



06 ottobre 2020

Revisione parziale dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ in seguito all'iniziativa parlamentare Burkart (17.405)

Rapporto sui risultati della procedura di consultazione (4 maggio – 25 agosto 2020)

Aktenzeichen: BAFU-233.11-1849/4/4



1 Introduzione

La Svizzera promuove dal 1° luglio 2008 carburanti più rispettosi dell'ambiente tramite agevolazioni sugli oli minerali. La legge prevede la compensazione delle conseguenti perdite fiscali mediante l'aliquota d'imposta sulla benzina. Secondo la legge federale del 21 giugno 1996¹ sull'imposizione degli oli minerali (LIOM), la validità delle agevolazioni fiscali per l'imposta sugli oli minerali è limitata al 30 giugno 2020. Il 27 febbraio 2017 il consigliere nazionale Thierry Burkart ha depositato un'iniziativa parlamentare (lv. pa. 17.405)² in cui si chiede di prorogare le agevolazioni fiscali fino al 2030.

Dal momento che il dibattito parlamentare concernente la revisione totale della legge sul CO₂³ dopo il 2020 è stato ritardato al punto tale da non poter prevederne l'entrata in vigore prima del 1° gennaio 2020, in base all'lv. pa. Burkart e al fine di evitare una lacuna nella normativa il 20 dicembre 2019⁴ il Parlamento ha deliberato una revisione parziale nonché una proroga delle agevolazioni fiscali per i biocarburanti fino a fine 2023. Tale revisione parziale comprende un obiettivo di riduzione dell'1,5 per cento nel 2021 rispetto al 1990 e la proroga dei seguenti strumenti con scadenza a fine 2020: l'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili che, in combinazione con le agevolazioni fiscali, ha indotto un notevole incremento delle vendite di biocarburanti, il sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE) e l'esenzione dalla tassa sul CO₂ con un impegno di riduzione delle emissioni. Con l'adozione dell'lv. pa. Burkart 17.405 il 20 dicembre 2019, l'esenzione dalla tassa sul CO₂ e l'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili previsti nella legge sul CO₂ sono stati prorogati di un anno sino a fine 2021. Non vengono invece posti limiti temporali al SSQE poiché, con l'approvazione dell'accordo sul collegamento del SSQE svizzero con quello dell'UE⁵, il Parlamento ha già avalato l'ulteriore sviluppo dello strumento basandosi sul SSQE dell'UE.

La revisione dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (ordinanza sul CO₂) inviata in consultazione dà attuazione alla revisione parziale della legge sul CO

² approvata nell'ambito dell'lv. pa. Burkart. Le cerchie interessate sono state invitate a pronunciarsi in merito alla revisione parziale dell'ordinanza sul CO₂ entro il termine prestabilito (dal 4 maggio al 25 agosto 2020). Il presente rapporto riassume i risultati della consultazione.

¹ RS 641.61

² 17.405 lv. pa. Burkart. Proroga del limite temporale concernente le agevolazioni fiscali per il gas naturale, il gas liquido e i biocarburanti.

³ FF 2018 197

⁴ FF 2019 4753

⁵ FF 2018 413

2 Risultati della procedura di consultazione

2.1 Pareri pervenuti

In totale sono pervenuti 167 pareri, di cui 79 da destinatari invitati e 88 da partecipanti non espressamente invitati. Dei Cantoni 25 hanno presentato un parere. Si sono inoltre pronunciati anche 7 partiti rappresentati nell'Assemblea federale, l'*Unione delle città svizzere*, l'*Associazione dei Comuni Svizzeri*, 5 associazioni mantello dell'economia e altri 40 invitati (p. es. *AEnEC*, *act*, *Klik*, *associazioni dell'economia, del traffico e ambientali*). Gli 88 partecipanti che non sono stati espressamente invitati sono per lo più aziende⁶ e tra di esse anche membri dell'associazione *scienceindustries*, rivenditori di automobili e diverse reti di teleriscaldamento.

Diversi dei partecipanti annoverati hanno rinunciato a esprimere un parere. Questi sono il *Cantone del Giura*, l'*Associazione dei Comuni Svizzeri*, l'*Unione svizzera degli imprenditori*, la *Swiss International Airports Association*, la *Conferenza delle casse cantonali di compensazione* e l'*ElCom*.

Diversi partecipanti hanno aderito in tutto o in parte a pareri inoltrati da altri partecipanti. Per le prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi, *economiesuisse* sostiene le posizioni di *auto-schweiz* e del *VFAS*; in riferimento all'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti appoggia invece le posizioni di *Avenergy*. In merito a quest'ultimo punto anche *auto-schweiz* aderisce alla posizione di *Avenergy*, come anche *Carbura*. In riferimento alle modifiche alle prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi l'*ACS* condivide le riserve manifestate dal *VFAS*, dall'*UPSA* e da *auto-schweiz*. L'*ASTAG* condivide i pareri del *VFAS*, dell'*UPSA*, di *auto-schweiz*, di *routesuisse* e di *Avenergy*. Per il dettaglio delle richieste diversi partecipanti rimandano al *VFAS*; si tratta di *2route Sviz-zera*, *ATVSL*, del *Bundesverband freier Kfz.-Importeure (Germania)*, dell'*EAIVT (Europa/Germania)* e dei *Giovani UDC*. Il *VFAS* conferma inoltre che *SAA (Swiss Automotive Aftermarket)* appoggia pienamente il suo parere. *Ziegelindustrie Schweiz* sostiene completamente il parere dell'*IGEB*. La Fondazione per la protezione dei consumatori aderisce al parere fatto pervenire da *molti membri*⁷ dell'*Alleanza climatica* (p. es. *WWF*, *Greenpeace*). La *corporazione Kägiswil* sostiene il parere di *Klik*, mentre *Syngenta* condivide quello di *scienceindustries*.

2.2 Valutazione complessiva della revisione parziale

Danno un giudizio sostanzialmente positivo o quasi positivo, anche se a volte con proposte di modifiche, diversi Cantoni (*BE*, *LU*, *UR*, *SZ*, *OW*⁸, *NW*, *ZG*, *FR*, *SH*, *AR*, *AI*, *SG*, *AG*, *TG*, *TI*, *VD*, *NE*, *GE*) e alcuni altri partecipanti (*PLR*, *PPD*, *Unione delle città svizzere*, *AEnEC*, *IGEB*, *Ziegelindustrie Schweiz*, *economiesuisse*, *scienceindustries*, *Swissmem*, *Unione svizzera produttori di verdure*, *VFAS*, *CdEN*, *Travail Suisse*, *Infrawatt*, *Ökostrom Schweiz*, *Cemsuisse*, *Eco Swiss*, *Unione svizzera dei contadini*, *TCS*, *diverse aziende*). Nel gruppo dei partecipanti che hanno dato un parere sostanzialmente positivo si annoverano anche coloro che hanno inviato un giudizio positivo sulla «proroga degli strumenti di politica climatica» (incluse formulazioni analoghe), essendo questo il punto principale del progetto, mentre sono esclusi i pareri di contenuto diverso dai quali non emerge una presa di posizione nel complesso positiva. Diversi partecipanti che hanno espresso parere positivo o piuttosto positivo riferiscono che è bene portare avanti la totalità o parte degli strumenti di politica climatica. Pur considerando positivo il fatto che la revisione parziale consenta la proroga degli strumenti di politica climatica, *Carbura* respinge tuttavia eventuali (eccessivi) inasprimenti per i singoli settori e pregiudizi in riferimento alla revisione completa della legge sul CO₂.

Molti partecipanti non si sono dichiarati sostanzialmente favorevoli o contrari alla revisione parziale, limitandosi piuttosto a presentare singole osservazioni e proposte di modifica.

Secondo *molti membri dell'Alleanza climatica* la revisione parziale sarebbe troppo poco ambiziosa, nel senso che si dovrebbe fare di più per la protezione del clima e, come già in passato, il Consiglio

⁶ In questo rapporto anche la *corporazione Kägiswil* e la *corporazione Baar-Dorf* vengono considerate come aziende.

⁷ In questo rapporto la dicitura «molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera» include, oltre agli associati, i partner dell'Alleanza climatica e altri partecipanti alla procedura di consultazione che (ad eccezione delle lettere di accompagnamento) hanno fatto pervenire pareri completamente o per gran parte identici.

⁸ I pareri vengono attribuiti ai Cantoni, anche quando un parere perviene da un ufficio governativo particolare, p. es. dal *Volkswirtschaftsdepartement* (Dipartimento dell'economia) del Cantone Obvaldo.

federale non avrebbe messo a frutto le proprie competenze. I pareri inviati da questi partecipanti si differenziano leggermente sia nella durezza del giudizio complessivo che nella scelta dei termini, pur puntando nella stessa direzione in termini di contenuto. Il *PVL* mette in luce che il Parlamento vorrebbe una politica climatica più ambiziosa di quanto proposto nella revisione dell'ordinanza. Per questo motivo si dovrebbero sfruttare maggiormente le opzioni giuridiche a disposizione. In una direzione analoga si muove l'*Association Climat Genève*, che fa notare che, nelle elezioni parlamentari del 2019, il popolo si era espresso a favore di una protezione climatica maggiore, che dovrebbe essere ora riflessa nella revisione parziale. A comprova l'associazione porta le più recenti evidenze scientifiche. Anche la *Società forestale Svizzera* avrebbe voluto una procedura più ambiziosa. *Swisscleantech* accoglie con favore la revisione parziale, ma lamenta il fatto che il Consiglio federale non avrebbe adeguatamente colto tutte le possibilità a favore di una protezione climatica maggiore. Anche il *PS* e il *PEV* ritengono che il Consiglio federale avrebbe dovuto sfruttare di più le opportunità disponibili per la protezione del clima. Le medesime argomentazioni sono portate dai *VERDI*, che pertanto concludono che il progetto è inadeguato.

Avenergy esprime grandi riserve sulla revisione parziale, mentre l'*UDC* la respinge in linea di principio. Le emissioni di gas serra in Svizzera sarebbero diminuite nonostante la crescita demografica. Pertanto la Svizzera sarebbe sulla strada giusta anche senza imporre ulteriori costi alle famiglie e alle aziende, cosa che avverrebbe invece con la revisione parziale. Questi costi sarebbero negativi, in particolare alla luce delle difficoltà economiche del momento. Anche il *Centre Patronal* non è a favore del progetto.

2.3 Pareri sull'avamprogetto

In questa sezione vengono presentati i pareri relativi ai singoli articoli che dovrebbero essere modificati secondo l'avamprogetto. I pareri relativi agli altri articoli e ulteriori osservazioni sono riportati al punto 2.4. I pareri relativi agli articoli indicati al punto 2.3, ma che si riferiscono ad altri aspetti rispetto a quelli previsti nell'avamprogetto di modifica, sono anch'essi sintetizzati al punto 2.3 per maggior chiarezza.

Articolo 2

Diversi partecipanti (*PLR*⁹, *UDC*, *UPSA*, *TCS*, *IG DHS*, *auto-schweiz*, *routesuisse* e i *Cantoni TG* e *SH*) sono favorevoli alla compensazione del peso aggiuntivo dei sistemi di propulsione a emissioni zero.

L'*IG DHS* auspicherebbe che il testo di questa novità corrispondesse al rapporto del Consiglio federale sulla procedura di consultazione concernente la «Revisione parziale di otto ordinanze che accompagna la revisione parziale della legge sulla circolazione stradale» (rapporto del 19 agosto 2020). Secondo alcuni partecipanti anche altri sistemi di propulsione alternativi (p. es. biogas) dovrebbero poter compensare il peso aggiuntivo che comportano (*UPSA*, *ASIG*, *Swisscleantech*, *UDC*, *auto-schweiz* e *routesuisse*).

auto-schweiz e *routesuisse* criticano inoltre una disparità di trattamento rispetto alla situazione esistente nell'UE perché, secondo *auto-schweiz*, in Svizzera rientrano nella categoria N₁ tutti i veicoli pesanti con valori CO₂ conformi al regolamento (CE) n. 715/2007¹⁰.

Alcuni partecipanti ritengono che diversi aspetti concernenti l'attuazione delle novità previste nell'articolo 2 siano ancora da chiarire (cfr. punto 2.5).

Articolo 6

Le modifiche proposte per l'articolo 6 sono sostenute da *KliK*, *diverse aziende*, *Energia legno Svizzera* e da *IG Holzenergie Nordwestschweiz*. *Infrawatt* e il *Verband Fernwärme Schweiz* sono favorevoli alla possibilità per l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) di eseguire un esame preliminare delle bozze di progetto.

⁹ Il testo del parere del PLR menziona solo i sistemi di propulsione elettrici.

¹⁰ Nota dell'autore: i veicoli ai quali viene qui fatto riferimento hanno tutti un peso totale inferiore a 3,5 tonnellate. La differenza rispetto all'UE è che, in Unione europea, i veicoli con una massa di riferimento superiore a 2610 chilogrammi in generale non sono assoggettati ai valori obiettivo di CO₂.

Articolo 12

Diversi partecipanti sono favorevoli (o lasciano intendere di essere favorevoli) al mantenimento degli attestati anche nel 2021 in caso di superamento degli impegni di riduzione (*KliK, Avenergy, economie-suisse, scienceindustries, Swissmem, routesuisse, Energia legno Svizzera, Carbura, IG Holzenergie Nordwestschweiz, AEnEC, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, IG DHS, Gruppe Grosser Stromkunden, PLR, Eco Swiss, diverse aziende*). Le motivazioni addotte a sostegno di questa richiesta sono la semplificazione dell'adempimento dell'obbligo di compensazione, l'incentivo per ulteriori riduzioni delle emissioni, il rifiuto di una modifica delle regole a periodo in corso o l'idea che la modifica non sia comprensibile.

Articolo 12a

Anche in riferimento all'articolo 12a il PLR chiede che, in caso di eccedenza nel 2021, gli attestati vengano rilasciati anche nel 2013-2020.

Articolo 14

Le modifiche proposte per l'articolo 14 sono sostenute da *KliK, diverse aziende, il Cantone di Vaud, Energia legno Svizzera, IG Holzenergie Nordwestschweiz e dal Verband Fernwärme Schweiz*.

Articolo 17

Il *PLR* accoglie favorevolmente l'idea di impedire l'importazione e la successiva riesportazione di veicoli elettrici e veicoli a basse emissioni come possibilità per eludere le sanzioni previste dalle prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi. Chiede tuttavia di apportare miglioramenti in modo da chiarire come garantire l'attuazione della nuova norma. L'*UPSA* ritiene ragionevoli le misure contro gli abusi previste nell'articolo 17. *PVL* e *PS* sono favorevoli alla modifica dell'articolo 17 capoverso 2. La *CCA* e i Cantoni di *Zurigo* e *Glarona* richiedono un controllo dell'esecuzione, con l'obiettivo di accertare se la modifica dell'articolo 17 comporti effettivamente la cessazione della prassi di importazione e successiva riesportazione dei veicoli elettrici per un più semplice adempimento delle prescrizioni sulle emissioni applicabili ai veicoli nuovi. In un parere formulato in modo analogo il *Cantone dei Grigioni* chiede un controllo dell'esecuzione che verifichi se l'articolo 17 (nel complesso) venga così effettivamente rispettato. Similmente i *Cantoni di Basilea-Città e Basilea-Campagna* chiedono che l'attuazione della novità prevista per l'articolo 17 capoverso 2 sia verificata mediante un controlling dell'esecuzione e aggiungono che questo controllo dell'esecuzione dovrebbe verificare che la prassi della ripetuta immatricolazione di veicoli venga impedita prima della fine dell'anno. Un uguale controllo è richiesto anche dall'*Unione delle città svizzere*, favorevole alla novità prevista per l'articolo 17 capoverso 2. Il *Cantone di Turgovia* teme che l'esecuzione dell'articolo 17 risulti difficile e chiede pertanto che si esaminino misure idonee per evitare possibili aggiramenti. Il *Cantone di Lucerna* accoglie la modifica dell'articolo 17 volta a impedire immatricolazioni improprie di veicoli elettrici, ma vorrebbe che venissero colmate altre lacune e, oltre a chiedere una verifica, presenta anche vari suggerimenti. Il *Cantone di Vaud* chiede che la Confederazione si faccia carico di eventuali costi aggiuntivi che risulterebbero a carico dei Cantoni in seguito alla modifica dell'articolo 17 capoverso 2. Anche la *FRC* e *Travail Suisse* accolgono favorevolmente le modifiche dell'articolo 17 contro gli abusi. *swisscleantech* vede in un'ottica positiva la possibilità di evitare l'immatricolazione impropria di veicoli elettrici e autotiratori leggeri. Sui veicoli elettrici i *VERDI* si esprimono esattamente nello stesso modo, come pure *molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera* sia in riferimento ai veicoli elettrici che agli autotiratori. L'*Associazione Svizzera dell'Industria del Gas* è anch'essa soddisfatta della possibilità di impedire l'elusione delle norme.

Diverse aziende e i Giovani UDC, 2route Svizzera, Auto Tuning & Design Verband (ATVSL) e due associazioni straniere (Bundesverband freier Kfz.-Importeure, EAIVT) criticano il termine di sei mesi perché comporterebbe casi di seconda tassazione dei veicoli. Anche *Vision Konsum* rifiuta questo termine a tutela dei consumatori.

economiesuisse chiede maggiore certezza del diritto e trasparenza per gli importatori di automobili, sia in generale in riferimento alla modifica completa dell'ordinanza che nello specifico in relazione alle

novità apportate all'articolo 17. Anche il *VFAS* critica la modifica dell'articolo 17 perché metterebbe a repentaglio la libertà economica e il diritto di proprietà. Se proprio deve essere adottata, la norma deve essere sancita dalla legge. Anche il *VFAS* ritiene che, con questa modifica a suo parere non trasparente, venga meno la certezza del diritto. È pertanto necessario chiarire l'articolo 17. Si tratta anche di verificare se sia possibile proseguire una prassi finora consueta. È altresì importante che la norma non entri in vigore con effetto retroattivo. L'associazione critica inoltre il termine di sei mesi in quanto introdurrebbe distorsioni della concorrenza. Uno sguardo critico viene rivolto anche al monitoraggio dell'UFE collegato a questo termine. Di principio *auto-schweiz* considera ragionevole la norma prevista nell'articolo 17 capoverso 2 lettera b, preme tuttavia affinché le immissioni giornaliere in circolazione e le «immatricolazioni per motivi tecnici del mercato» continuino a essere possibili e se ne tenga conto ai fini del computo nel bilancio del CO₂. Occorre garantire questi aspetti, diversamente *auto-schweiz* non potrà approvare la norma.

Articolo 17a

In riferimento all'articolo 17a si esprime solo *FRC*, per il cui parere si rimanda all'articolo 17.

Articolo 17b

In questo articolo si menziona il nuovo metodo di misurazione WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) e si introducono valori obiettivo basati sul metodo WLTP. La *CCA* e il *Cantone di Zurigo*, il *Cantone dei Grigioni* e il *Cantone di Glarona* ritengono che il passaggio ai nuovi obiettivi WLTP rappresenti una concessione all'industria automobilistica e, pur essendo accettata a causa della situazione legislativa e per il recepimento dall'UE, tale concessione dovrebbe tuttavia fare seguito all'abrogazione delle altre agevolazioni previste dalle prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi. Anche il *Cantone di Basilea-Campagna* e il *Cantone di Basilea-Città* definiscono la novità una concessione e criticano il mantenimento di tutte le agevolazioni; chiedono inoltre un esame dei fattori di conversione in quanto non corrisponderebbero all'ordinanza sull'efficienza energetica, esame che viene sollecitato anche da *molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera* e dal *PS*. Acconsentono invece al passaggio ai nuovi valori sia l'*UPSA* che il *TCS*, i quali considerano la conversione realistica. Il *Cantone di Friburgo* approva i valori armonizzati con l'UE, mentre il *Cantone di Appenzello Interno* e il *Cantone di Appenzello Esterno* criticano la proroga di tutte le agevolazioni in parallelo al nuovo sistema di misurazione, che invece approvano.

Considerata la statistica sulle emissioni di CO₂, il *Cantone di Ginevra* è sorpreso del nuovo valore di 118 grammi di CO₂/km per le automobili e consiglia di orientarsi verso un livello di 95 grammi di CO₂/km come previsto dalla legge sul CO₂. Anche il *Cantone di Vaud* vorrebbe, per lo stesso motivo, un valore WLTP inferiore a 100 grammi di CO₂/km.

Il *VFAS*, *auto-schweiz* e *routesuisse* sono favorevoli all'introduzione degli obiettivi WLTP. Tuttavia, *auto-schweiz* e *routesuisse* ritengono che, per garantire la sicurezza della pianificazione, i valori non debbano essere successivamente riveduti al ribasso, mentre si esprimono invece per l'introduzione di obiettivi generalmente validi anziché specifici per le varie case costruttrici¹¹. Per la sicurezza della pianificazione, anche l'*AGVS* è contraria a un'eventuale riduzione successiva degli obiettivi. Il *TCS* accetta che il Consiglio federale si riservi la possibilità di un successivo adeguamento, ma ricorda anche l'importanza della sicurezza della pianificazione per gli attori interessati. *auto-schweiz* osserva che non sono disponibili i veicoli necessari per il rispetto dell'obiettivo nella categoria dei veicoli commerciali leggeri, sollevando di conseguenza critiche riferite al valore. Le sanzioni potrebbero pertanto non determinare alcuna riduzione delle emissioni e causare solo un aumento dei costi.

Articolo 24

routesuisse osserva che, per i veicoli con approvazione in più fasi, le nuove norme recepite nel capoverso 3 lettera b rendono difficile prevederne il prezzo, poiché il peso e le emissioni potrebbero essere calcolate solo dopo il completamento dei veicoli. Si dovrebbe pertanto monitorare se questo aspetto causa difficoltà, che sarebbero da eliminare dopo un anno. In merito alla stessa problematica si

¹¹ Nell'Unione europea gli obiettivi basati sul metodo WLTP sono specifici per costruttore.

esprime l'*UPSA*, sostenendo che l'articolo 24 dovrebbe essere attuato in modo da mantenere i costi a un livello ragionevole e poter comunicare ai clienti i consumi e i valori delle sanzioni già prima di progettare una carrozzeria.

VFAS accoglie favorevolmente l'articolo 24 capoverso 3^{bis}.

Articolo 25

Il VFAS è del parere che l'*UFE* e l'*USTRA* dovrebbero accettare altri sistemi di misurazione oltre al NEDC e al WLTP. In riferimento ai veicoli esonerati dall'approvazione del tipo, anche i rapporti di controllo dovrebbero essere ammessi secondo la procedura FTP (USA). In caso contrario si introdurrebbe una distorsione della concorrenza.

Il VFAS accoglie favorevolmente l'articolo 25 capoverso 3.

Articolo 26

La computabilità multipla delle innovazioni ecocompatibili è reputata da diversi partecipanti come un'agevolazione eccessiva (*CCA, PVL, Unione delle città svizzere, Cantoni ZH, GR, GL, BS, BL, AI, AR*). Per contro, il VFAS è espressamente favorevole a questa computabilità e auspica a tal fine che si utilizzi il fattore 2 per gli anni 2021–2023, che dovrebbe incentivare maggiormente le innovazioni ecocompatibili.

L'*ASIG* è favorevole alla recente decisione di arrotondare alla prima cifra decimale le variazioni dei valori di emissione in caso di carburante gas con quota biogena.

Articolo 28

Il VFAS critica il fatto che i costruttori di veicoli privi di autorizzazione generale europea non abbiano ricevuto obiettivi specifici per piccoli costruttori e costruttori di nicchia. Si creerebbe in tal modo un isolamento del mercato, discriminando in particolare i veicoli di origine americana. Seguendo il VFAS, diversi partecipanti (*diverse aziende, i Giovani UDC, 2route Svizzera, ATVSL, Vision Konsum, due associazioni straniere (Bundesverband freier Kfz.-Importeure, EAIVT)*) dichiarano che occorrerebbe porre fine a questa presunta discriminazione.

Articolo 29

La *CCA* e i *Cantoni di Zurigo, dei Grigioni e di Glarona* sono del parere che gli importi delle sanzioni dovrebbero tenere conto del maggior potere d'acquisto esistente in Svizzera. A causa degli svantaggi causati dall'emergenza coronavirus al settore automobilistico, il VFAS chiede una riduzione degli importi delle sanzioni per il 2021, mentre concorda con l'adeguamento degli importi delle sanzioni in base ai corsi di cambio.

Articolo 40

La modifica relativa all'assegnazione gratuita dei diritti di emissione viene accolta favorevolmente da *Energia legno Svizzera, dall'IG Holzenergie Nordwestschweiz e da due aziende*.

Articolo 42

Gli adeguamenti relativi all'assegnazione dei diritti di emissione a titolo gratuito e alla partecipazione al sistema SSQE sono sostenuti da *Energia legno Svizzera, dall'IG Holzenergie Nordwestschweiz e da due aziende*.

Articolo 43

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 43.

Articolo 45

Infracore e il Verband Fernwärme Schweiz accolgono la riduzione annuale dei diritti di emissione del 2,2 per cento, vedendo in essa anche un possibile incentivo a nuovi progetti di reti per il teleriscaldamento. *Cemsuisse* ritiene il percorso di riduzione «molto impegnativo», ma lo comprende alla luce dell'equivalenza con l'UE.

Articolo 46

L'adeguamento dei parametri di riferimento è considerato «impegnativo» da *Cemsuisse*, ma comprensibile (per via dell'equivalenza con l'UE).

Articolo 46a

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 46a.

Articolo 46b

La CCA e i *Cantoni di Zurigo, dei Grigioni, di Glarona e di Basilea-Campagna* accolgono favorevolmente la possibilità di modificare la quantità di diritti di emissione da assegnare annualmente a titolo gratuito ai gestori di impianti in base alle quote di attività, ma chiedono di verificare in un secondo momento le conseguenze risultanti dalla ridefinizione dell'adeguamento annuale dell'assegnazione, essendo ora poco chiare.

Articolo 46c

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 46c.

Articolo 46e

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 46e.

Articolo 46f

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 46f.

Articolo 48

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 48.

Articolo 50

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 50.

Articolo 51

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 51.

Articolo 52

Cemsuisse accoglie favorevolmente le modifiche al resoconto e al monitoraggio, tra cui la possibilità di utilizzare modelli approvati dall'UFAM.

Articolo 55

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 55.

Articolo 55b

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 55b.

Articolo 55c

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 55c.

Articolo 55d

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 55d.

Articolo 56

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 56.

Articolo 60

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 60.

Articolo 75

Diversi partecipanti criticano la possibilità di far computare all'adempimento dell'impegno di riduzione certificati di riduzione delle emissioni. Sono i *Cantoni di Zurigo, Glarona, dei Grigioni, Appenzello Interno, Appenzello Esterno e Basilea-Campagna e la CCA*, che mettono in discussione la parità di trattamento rispetto ai partecipanti al SSQE. *Molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera e il PS* sono favorevoli alla possibilità di computare i certificati esteri 2021 solo se si rispetta quanto previsto dall'Accordo di Parigi (ITMO – Transfer and Corresponding Adjustment).

Articolo 79

act critica l'idea di pubblicare l'organizzazione privata incaricata, temendo che alcune aziende di consulenza possano sfruttare questa situazione per presentare ad alcuni clienti offerte di livello qualitativo inferiore.

Articolo 89

Il progetto prevede un aumento dell'aliquota di compensazione dal 10 al 12 per cento. Questo aumento è accolto favorevolmente in alcuni pareri (*CCA, Verband Fernwärme Schweiz, PLR, Ökostrom Schweiz, Travail Suisse, Cantoni ZH, GL, FR, AR,*) e criticato in altri (*SGV, economiesuisse, TCS, UDC*); alcuni propongono l'11 per cento (*KliK, diverse aziende, Avenergy, routesuisse, Carbura, UPSA*), altri sollecitano un aumento maggiore (in parte almeno) fino al 15 per cento (*PVL, Unione delle città svizzere, PEV, VERDI, PS, molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera, Unione svizzera dei contadini, Cantoni BS, BL, VD*). Il *Cantone di Turgovia* chiede solo di verificare un aumento maggiore.

Gli argomenti addotti contro l'inasprimento dell'obbligo di compensazione, in alcuni casi anche in riferimento agli articoli 12, 90 e 91 che, insieme alla maggiore aliquota di compensazione, complicherebbero l'adempimento di tale obbligo, sono le possibili penali che ne deriverebbero. Queste penali, in particolare alla luce dell'emergenza coronavirus, sarebbero particolarmente negative (secondo *Avenergy, UPSA, economiesuisse, TCS, UDC, routesuisse, Centre Patronale*) come lo sarebbe, secondo diversi partecipanti, l'eccessivo contributo dell'obbligo di compensazione all'obiettivo di riduzione del 2021 rispetto ad altri strumenti di politica climatica. *Biofuels Schweiz* condivide diversi di questi punti critici, ma accetterebbe il 12 per cento a condizione che possano essere computati i certificati degli anni precedenti. In caso contrario *Biofuels Schweiz* è del parere che non sarà affatto possibile adempiere l'obbligo di compensazione, e ciò sarebbe incostituzionale.

Per contro, in riferimento a un aumento al 15 per cento (o più) si sostiene che nel settore dei trasporti sussiste un divario nel raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni, che è necessario apportare un maggior contributo all'obiettivo di riduzione previsto per il 2021, che la revisione completa della legge sul CO₂ prevede almeno il 15 per cento, che con il 15 per cento non si applicherebbe l'aumento massimo per litro di carburante previsto dalla legge vigente e che in questo modo la messa in servizio di altri progetti sarebbe già possibile nel 2021.

Articolo 90

Diversi partecipanti si oppongono all'abrogazione della possibilità di computare all'adempimento dell'obbligo di compensazione i progetti realizzati di propria iniziativa oppure propongono opzioni su come computarli in altro modo (*diverse aziende, KliK, Avenergy, UPSA, routesuisse, Energia legno*

Svizzera, Carbury, IG Holzenergie Nordwestschweiz, CCA, Biofuels Schweiz, PLR, VERDI, Unione delle città svizzere, Unione svizzera delle arti e dei mestieri, economiesuisse, Comune di Lignières, Verband Fernwärme Schweiz, Infracore, TCS, Associazione Svizzera dell'Industria del Gas, Cantoni ZH, BS, GR, BL, VD, GL).

Da una parte si contesta che sarebbe da mettere in dubbio la loro addizionalità (*KliK, Avenergy, UPSA, routesuisse, diverse aziende, Energia legno Svizzera, IG Holzenergie Nordwestschweiz, CCA, PLR, Unione delle città svizzere, economiesuisse, Comune Lignières, Verband Fernwärme Schweiz, Infracore, Associazione Svizzera dell'Industria del Gas, Unione svizzera delle arti e dei mestieri, Cantoni ZH, BS, GR, BL e GL*), dall'altra si fa notare che molti progetti realizzati di propria iniziativa comporterebbero perdite finanziarie o dovrebbero persino essere sospesi (*KliK, Avenergy, UPSA, routesuisse, molte aziende, Energia legno Svizzera, IG Holzenergie Nordwestschweiz, CCA, PLR, Unione delle città svizzere, Comune Lignières, Verband Fernwärme Schweiz, Infracore, Unione svizzera delle arti e dei mestieri, Cantoni ZH, BS, GR, BL e GL*). Viene inoltre criticato che ciò complicherebbe l'osservanza dell'obbligo di compensazione (*KliK, Avenergy, UPSA, routesuisse, diverse aziende, Energia legno Svizzera, IG Holzenergie Nordwestschweiz, Biofuels Schweiz, PLR, Unione svizzera delle arti e dei mestieri, economiesuisse, Associazione Svizzera dell'Industria del Gas, Unione svizzera delle arti e dei mestieri, TCS*). I VERDI vorrebbero continuare a computare all'adempimento dell'obbligo di compensazione i progetti realizzati di propria iniziativa, primariamente nell'ottica di incentivare le reti di teleriscaldamento. Il *Verband Fernwärme Schweiz e Infracore* fanno notare che lo sviluppo di nuovi progetti nel settore delle reti di teleriscaldamento (Infracore) e delle reti termiche in generale (Verband Fernwärme Schweiz) richiederebbe molto tempo. *Infracore* sottolinea inoltre che l'argomentazione sostenuta dal Controllo federale delle finanze (CDF) non sarebbe praticamente pertinente. L'Associazione Svizzera dell'Industria del Gas rifiuta l'affermazione secondo cui i progetti realizzati di propria iniziativa comporterebbero costi inutili.

Per contro molti membri dell'*Alleanza climatica Svizzera* sono a favore delle modifiche dell'articolo 90. Anche *Travail Suisse* ritiene che l'obbligo di compensazione non può più essere soddisfatto con progetti realizzati di propria iniziativa.

L'azienda *Holzwerkwerk Basel* fa notare che le difficoltà risultanti dalla possibile abrogazione dei progetti realizzati in proprio potrebbero essere attenuate se le autorità classificassero le riduzioni delle emissioni come diritti di emissioni negoziabili o come certificati.

Articolo 91

Diversi partecipanti criticano l'intenzione di accettare solo le riduzioni delle emissioni conseguite nel 2021 ai fini dell'adempimento dell'obbligo di compensazione. Fanno notare che, così facendo, si inasprisce l'obbligo di compensazione (*KliK, Avenergy, UPSA, routesuisse, Biofuels Schweiz, PLR, Unione svizzera delle arti e dei mestieri, economiesuisse, diverse aziende*) e al contempo criticano i motivi che soggiacciono a tale intenzione: mentre da un lato si chiede di considerare il 2021 come parte di un periodo e non come l'anno previsto per il raggiungimento dell'obiettivo, dall'altro si critica l'impossibilità di trasferire al 2021 i certificati degli anni precedenti al fine di computarli per tale anno (*KliK, Avenergy, UPSA, routesuisse, Biofuels Schweiz, PLR, Unione svizzera delle arti e dei mestieri, economiesuisse, diverse aziende*). Diversi partecipanti condividono la richiesta di coloro che chiedono l'accettazione delle riduzioni delle emissioni risultanti da altri anni (*Carbury, Energia legno Svizzera, IG Holzenergie Nordwestschweiz, Verband Fernwärme Schweiz, Infracore, Eco Swiss, Comune Lignières, First Climate e diverse aziende*).

Per contro, molti membri dell'*Alleanza climatica Svizzera* approvano le modifiche dell'articolo 91.

Inoltre diversi partecipanti hanno richiesto per l'articolo 91 adeguamenti correlati alla tematica dei progetti realizzati di propria iniziativa, che in questo rapporto è stata illustrata in riferimento all'articolo 90.

Articolo 94

Diversi partecipanti chiedono di anticipare già al 1° gennaio 2021 la data di un possibile aumento della tassa sul CO₂ a 120 franchi per tonnellata di CO₂, in più casi a condizione che si adegui il valore di soglia (*molti membri di Alleanza climatica Svizzera, CCA, PLR, PVL, PEV, VERDI, PS, Unione delle città svizzere, SIA, Ökostrom Schweiz, Cantoni ZH, GR, BL, GL, BS, LU, AR, VD*). Il PVL critica inoltre la scelta del 2020 come anno di riferimento, considerato il fatto che l'emergenza coronavirus potrebbe avere come effetto una riduzione delle emissioni.

Per contro diversi partecipanti sono d'accordo con la norma proposta (*act, Cantone di Ginevra, CdEN*).

Altri partecipanti si oppongono all'aumento (o esprimono un parere quanto meno critico) della tassa sul CO₂, oppure approvano una variante meno rigida (*HEV, Gastrosuisse, UDC, Associazione Svizzera dell'Industria del Gas, Cantone Appenzello Interno*). *Gastrosuisse* chiede inoltre che ogni azienda abbia la possibilità di ottenere l'esonero dalla tassa. Inoltre critica in modo specifico l'aumento legato all'emergenza coronavirus.

La *CdEN* e il *Cantone Ticino* fanno notare che l'aumento della tassa sul CO₂ porterebbe più risorse per il Programma Edifici, una conseguenza accolta favorevolmente dal *Cantone di Friburgo*.

Diverse aziende osservano che, con l'aumento della tassa sul CO₂, le energie rinnovabili verrebbero maggiormente incentivate rispetto al passato.

Articolo 95

act è favorevole alla modifica che prevede per i biocombustibili l'obbligo di dichiarare in fattura la quota di combustibile; presenta tuttavia una richiesta che, per la sua tematica, viene qui riportata al punto 2.5.

Per ottenere agevolazioni fiscali, i biocarburanti devono oggi soddisfare esigenze ecologiche e sociali. *Molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera e il PS* temono che la modifica prevista per l'articolo 95 possa sottintendere l'idea che i biocarburanti non devono soddisfare tali esigenze, mentre sono del parere che tali esigenze debbano valere sia per i biocarburanti che per i biocombustibili.

Articolo 96a

L'*Associazione Svizzera dell'Industria del Gas* è favorevole alla possibilità di prorogare sino a fine 2021 l'impegno di riduzione per gli impianti di cogenerazione.

Articolo 97

Pur essendo favorevoli all'eliminazione di burocrazia inutile, *molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera e il PS* sono favorevoli alla modifica solo se l'Amministrazione federale delle dogane (AFD) eseguirà effettivamente controlli a campione e adotterà meccanismi sanzionatori incisivi; in caso contrario rifiutano la modifica perché i controlli finora effettuati sono risultati spesso inadeguati. Anche *act* è di principio favorevole alle semplificazioni amministrative, ma teme che, senza allegare le fatture, non sarebbe possibile controllare i dati relativi al monitoraggio e le domande di rimborso. *Infrawatt* e il *Verband Fernwärme Schweiz* accolgono le semplificazioni di natura amministrativa, la seconda associazione in modo particolare per gli impianti di cogenerazione, aspetto che viene esplicitamente menzionato anche dall'*Associazione Svizzera dell'Industria del Gas*.

Articolo 98b

Molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera e il PS ribadiscono qui il parere espresso in riferimento all'articolo 97. Lo stesso fanno *Infrawatt, il Verband Fernwärme Schweiz e l'Associazione Svizzera dell'Industria del Gas*.

Articolo 99

Anche in merito a questo articolo *molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera, il PS, Infrawatt e il Verband Fernwärme Schweiz* ripetono il parere espresso in riferimento all'articolo 97.

Articolo 135

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 135.

Articolo 146f

Molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera interpretano questo articolo nel senso che i crediti relativi all'adempimento degli impegni di riduzione relativi agli anni 2008–2012 possono essere computati ai fini dell'adempimento degli impegni nel 2021. Se così fosse, sarebbero contrari alla modifica perché in generale non si dovrebbero prevedere trasferimenti dal periodo di adempimento secondo il Protocollo di Kyoto al 2021.

Articolo 146g

AEnEC, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, economiesuisse, scienceindustries, Swissmem, Eco Swiss e diverse aziende chiedono il rinvio del termine per la presentazione della domanda di partecipazione al SSQE al 31 dicembre 2021, in modo che le aziende possano decidere sapendo se la revisione totale della legge sul CO₂ entrerà in vigore il 1° gennaio 2022. Alcuni di questi partecipanti riferiscono persino la possibilità di un ulteriore rinvio nel caso in cui, a fine 2021, non sia possibile valutare quando entrerà in vigore la nuova legge sul CO₂.

Articolo 146h

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'articolo 146h.

Articolo 146i

AEnEC, IGEB e Ziegelindustrie Schweiz valutano positiva la semplicità con cui è possibile prorogare gli impegni di riduzione. Il *PLR* è soddisfatto della possibilità di prorogare gli impegni di riduzione senza troppa burocrazia. Anche i *Cantoni di Basilea-Campagna, Friburgo, Appenzello Interno e Appenzello Esterno* sono d'accordo con la proroga. *IG Detailhandel* accoglie favorevolmente la prosecuzione lineare degli obiettivi risultanti dagli impegni di riduzione esistenti e la conseguente esenzione dalla tassa sul CO₂ e accetta anche l'aumento del grado di utilizzo relativo all'obiettivo basato su provvedimenti. Con la soluzione transitoria le aziende avrebbero la sicurezza della pianificazione. In riferimento all'articolo 146i un'azienda ha fatto pervenire lo stesso parere dell'*IG Detailhandel*. Il *GGS* approva la proroga degli impegni di riduzione senza complicazioni burocratiche perché, diversamente, molte aziende dovrebbero far fronte a costi elevati sotto forma di tassa sul CO₂. Anche per *Jardinsuisse* la proroga degli impegni di riduzione è positiva perché offrirebbe alle aziende la certezza del diritto. Il *Cantone di Zurigo* apprezza il fatto che, con l'aumento del grado di utilizzo relativo all'obiettivo basato sui provvedimenti, si ottiene un parziale allineamento delle condizioni alle convenzioni cantonali sugli obiettivi all'esecuzione con riferimento ai grandi consumatori. Pur riuscendo *molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera* comprendere che gli obiettivi di emissione verrebbero prorogati in modo lineare, essi mettono in dubbio la metodologia adottata per tale proroga, che non seguirebbe il principio che prevede l'attuazione di misure economiche. Come alternativa propongono che queste aziende siano incoraggiate ad assumersi nuovi impegni di riduzione. *act* fa notare che in molti casi la nuova norma penalizzerebbe le aziende per le quali, negli anni 2018–2020, si è avuto un percorso di riduzione dovuto a un aumento della produzione o a una correzione dei provvedimenti.

Allegato 2

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'allegato 2.

Allegato 3

Diversi partecipanti hanno presentato proposte volte a consentire la possibilità di computare come progetti di compensazione le tecnologie a emissioni negative (NET) (*First Climate, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, economiesuisse, scienceindustries, Swissmem, diverse aziende*). Le richieste si differenziano nel modo di indicare le tecnologie.

Allegato 4

Il VFAS accoglie favorevolmente le basi per il calcolo delle emissioni di CO₂ di veicoli senza indicazioni secondo l'articolo 24 capoverso 3^{bis} e l'articolo 25 capoverso 3.

Allegato 4a

Sono pervenute diverse proposte con richieste di modifiche nel calcolo dell'obiettivo di emissione individuale. La CCA, l'Unione delle città svizzere e i Cantoni di Zurigo, Basilea-Città, dei Grigioni, Basilea-Campagna e Glarona chiedono altri incentivi per i veicoli leggeri. Diversi partecipanti sono favorevoli a modificare il calcolo, in modo da evitare prescrizioni più severe rispetto all'UE, come a parer loro avviene attualmente (UPSA, VFAS, auto-schweiz, routesuisse). Il VFAS inserisce questa richiesta nel contesto della certezza del diritto.

Allegato 6

Nessun partecipante si è pronunciato esplicitamente in merito all'allegato 6.

Allegato 8

Cemsuisse definisce «molto impegnativo» il nuovo percorso di riduzione del 2,2 per cento all'anno, ma lo comprende alla luce dell'equivalenza con le regole applicate nell'UE. Il PVL chiede una revisione dell'allegato 8 a causa dell'emergenza coronavirus, escludendo la possibilità di trasferire dal 2020 diritti di emissione assegnati a titolo gratuito e quindi la formazione di «eccedenze». La CCA e i Cantoni di Zurigo, dei Grigioni, di Basilea-Campagna e Glarona sono favorevoli alla riduzione annuale della quantità dei diritti di emissione del 2,2 per cento.

Allegato 9

Molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera giudicano arbitraria la definizione di una soglia del 15 per cento per l'adeguamento dell'assegnazione a titolo gratuito. Questi partecipanti fanno inoltre notare che in Germania la plastica e gli pneumatici usati vengono compensati con un fattore di emissione più elevato e chiedono pertanto una modifica dell'allegato 9. Al contrario, in considerazione dell'equivalenza con l'UE Cemsuisse approva l'adeguamento dell'assegnazione a titolo gratuito in funzione della soglia del 15 per cento in caso di cambiamento della quota di attività.

Diversi partecipanti chiedono che gli impianti di ricerca e sviluppo siano classificati come a rischio di *carbon leakage* (fattore di adeguamento 1 indicato nel numero 3.1 (2021–2030)) (AEnEC, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, economiesuisse, Swissmem, scienceindustries, diverse aziende). Nello stesso numero, un fattore di adeguamento pari a 1 nello stesso arco di tempo è richiesto da diversi partecipanti per gli impianti di incenerimento di rifiuti speciali (scienceindustries e diverse aziende). In riferimento al numero 4.1 diversi partecipanti chiedono che, per il fattore di emissione, si tenga conto del mix di energia elettrica a emissioni di CO₂ più basse rispetto all'UE (AEnEC, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, economiesuisse, Swissmem, Cemsuisse, Eco Swiss, scienceindustries, diverse aziende). In merito al numero 2 un gruppo di partecipanti chiede che, per l'industria del cemento, il fattore di correzione sia applicato solo alle emissioni dei combustibili (economicsuisse, Cemsuisse).

La CCA e i Cantoni di Zurigo, dei Grigioni e di Glarona chiedono al numero 3 dell'allegato 9 un fattore di adeguamento dello 0,95 a partire dal 2025 e dello 0,9 per il 2030 per le aziende a rischio di *carbon leakage*, così da poter bilanciare lo svantaggio delle aziende non a rischio e offrire alle aziende a rischio più incentivi a favore della riduzione delle emissioni. Il PVL chiede una revisione dell'allegato 9 a causa dell'emergenza coronavirus, affinché sia esclusa la possibilità di trasferire dal 2020 diritti di

emissione assegnati a titolo gratuito e quindi la formazione di «eccedenze». *IGEB e Ziegelindustrie Schweiz* ribadiscono che, nel parametro di riferimento relativo al calore in termini di rendimento delle caldaie, si dovrebbe tenere conto del fatto che all'acquisto di una caldaia è spesso prevista una riserva di potenza termica.

Allegato 15

Il *PVL* chiede una revisione dell'allegato 15 a causa dell'emergenza coronavirus, affinché sia esclusa la possibilità di trasferire dal 2020 diritti di emissione assegnati a titolo gratuito e quindi la formazione di «eccedenze». La *CCA e i Cantoni di Zurigo, dei Grigioni, di Basilea-Campagna e Glarona* sono favorevoli alla riduzione annuale del 2,2 per cento della quantità massima disponibile di diritti di emissione per i gestori di aeromobili.

Allegato 16

Diversi partecipanti chiedono per i gestori di impianti la possibilità di computare la quota di biogas nel gas proveniente dalla rete (*AEnEC, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, economiesuisse, Swissmem, Cemsuisse, scienceindustries, Eco Swiss, diverse aziende*).

Diversi partecipanti fanno inoltre pervenire richieste e proposte su come computare le tecnologie a emissioni negative nel sistema di scambio di quote di emissione (*IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, Swissmem, scienceindustries, diverse aziende*).

Allegato 17

Cfr. riscontro di *Cemsuisse* relativo all'articolo 52.

2.4 Considerazioni e proposte generali e aggiuntive

2.4.1 In generale

economiesuisse, scienceindustries, Swissmem e diverse aziende valutano positivamente il mantenimento degli impegni di riduzione e del sistema di scambio di quote di emissione. *economiesuisse* è inoltre favorevole alla creazione per le aziende svizzere di condizioni equivalenti a quelle esistenti nell'UE. *Scienceindustries e diverse aziende* considerano necessario abbattere gli impedimenti di natura legislativa all'acquisto di vettori energetici a basse emissioni di CO₂. *Swissmem* è a favorevole all'obiettivo di emissioni di gas serra pari a zero entro il 2050. *Swissmem* chiede inoltre di fissare un prezzo per il CO₂ comprensivo di una tassa d'incentivazione sui carburanti. Anche il *PPD* è favorevole al mantenimento dell'impegno di riduzione e del sistema di scambio di quote di emissione, considerando l'attuazione per i settori interessati sia opportuna che fattibile. L'*Unione svizzera dei contadini* è a favore sia della prosecuzione degli strumenti di politica climatica che della nuova normativa sulle prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi. Il *PPD* accoglie tutti i provvedimenti proposti a favore della proroga degli strumenti o dell'equivalenza con l'UE.

Il *Cantone di Zurigo* chiede che si calcolino e si rendano note le ripercussioni finanziarie sui Cantoni. Il *Cantone di Vaud* considera indispensabili gli adeguamenti al diritto europeo e al diritto internazionale introdotti con la revisione dell'ordinanza. Secondo il *Cantone del Vallese* è importante che nelle revisioni future dell'ordinanza sul CO₂ si tenga conto delle competenze dei Cantoni in relazione alla revisione totale della legge sul CO₂. Il *Cantone di Zugo* ritiene che la densità normativa e la complessità dell'ordinanza sul CO₂ siano ormai eccessive, con conseguenti effetti negativi sulla definizione vera e propria degli obiettivi, che impedirebbero, ad esempio, innovazioni nei progetti e nei programmi per le riduzioni delle emissioni. Il *Cantone di Ginevra* guarda già alle imminenti revisioni dell'ordinanza, che si impegna a esaminare con attenzione. In futuro saranno necessari strumenti di politica climatica più rigorosi. Il *Cantone di Friburgo* è a favore del mantenimento della tassa sul CO₂.

Travail Suisse chiede un Social Deal a completamento del Green Deal. In riferimento alla legge sul CO₂ *Infrawatt* chiede che la quota nazionale sia la più alta possibile. Inoltre, nella stessa legge l'infor-

mazione e la consulenza dovrebbero essere promosse proponendo incentivi finanziari. Per *economie-suisse* è importante che la revisione completa della legge sul CO₂ non indebolisca la competitività della Svizzera.

Il *Verband Fernwärme Schweiz* è del parere che le condizioni per l'esenzione dalla tassa sul CO₂ siano sin troppo generose e che un inasprimento di queste condizioni potrebbe essere di vantaggio per alcune reti di teleriscaldamento.

I *VERDI* chiedono che, oltre all'attuazione della legge sul CO₂, il Consiglio federale realizzi ulteriori misure a favore della protezione del clima.

Il *PLR* è del parere che le disposizioni transitorie dovrebbero basarsi in linea di principio sulla normativa attuale, e giudica inadeguata la motivazione delle modifiche proposte nel rapporto esplicativo. Secondo l'*Unione svizzera dei contadini* la revisione dell'ordinanza deve essere meglio allineata alla revisione completa della legge sul CO₂ (che entrerà in vigore non prima del 2022).

Al numero 2.3 si è già fatto riferimento a diversi pareri correlati all'emergenza coronavirus, ai quali si sono aggiunti altri pareri pervenuti. *Molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera* auspicano che la crisi non porti ad alcun cedimento nella protezione del clima e chiedono di verificare se, a causa della crisi, alcuni strumenti potrebbero non espletare l'efficacia attesa, in particolare in riferimento al sistema di scambio di quote di emissione. La possibilità di trasferire al 2021 i diritti di emissione assegnati a titolo gratuito non deve essere prevista perché, così facendo, si attenuerebbero gli obiettivi fissati dall'Accordo di Parigi. Anche il *Cantone di Basilea-Città* condivide questa richiesta. Il *PVL* è del parere che alcune parti dell'ordinanza sul CO₂ debbano essere rivedute tenendo conto dell'emergenza coronavirus e chiede, ad esempio, di limitare la possibilità di trasferire i diritti di emissione nel 2021. Date le difficoltà economiche esistenti, l'*UDC* considera di principio negativo il fatto che la revisione parziale dell'ordinanza sul CO₂ possa comportare costi aggiuntivi per le famiglie e le aziende, anche alla luce degli sforzi notevoli finora già intrapresi a favore della protezione del clima. Per contro, i *VERDI* e il *PS* sono del parere che l'emergenza coronavirus non debba indebolire la protezione climatica e chiedono che l'amministrazione verifichi l'impatto di questa crisi sull'efficacia degli strumenti per la protezione climatica, con particolare riferimento al sistema di scambio di quote di emissione. Il *PS* deduce che occorre escludere la possibilità di trasferire al 2021 i diritti di emissione assegnati a titolo gratuito, perché così facendo si attenuerebbero gli obiettivi fissati nell'Accordo di Parigi.

Molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera e il *PS* ritengono che l'effetto riduttivo di biocarburanti e biocombustibili sia sovrastimato, in quanto compensati come privi di impatto sui gas serra. Come loro, anche i *VERDI* chiedono di mantenere in vigore per i biocarburanti le esigenze sociali ed ecologiche finora previste.

Molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera sono critici verso la possibilità di computare nel 2021 le riduzioni delle emissioni risultanti fino al 2020. Secondo l'interpretazione data ai loro pareri in questo rapporto, essi criticano sia la possibilità di computare nel 2021 i crediti precedenti relativi agli impegni di riduzione che la possibilità di trasferire (eventualmente anche tutti) i diritti di emissione (nel SSQE) concessi a titolo gratuito.

First Climate vorrebbe in primo luogo che il Registro svizzero dello scambio di quote di emissioni continui a restare a disposizione per le unità Kyoto e, al contempo, che la procedura per il rilascio delle lettere di approvazione venga mantenuta per i progetti CDM (Clean Development Mechanism) che, a loro avviso, continueranno a essere importanti sul mercato volontario del CO₂. *Infrawatt* e il *Verband Fernwärme Schweiz* desiderano che venga presa in esame la possibilità di aumentare il limite superiore per le fidejussioni negli articoli 114 e 115. Il limite superiore sarebbe infatti troppo basso per le grandi reti di teleriscaldamento (*Infrawatt*) e per le reti termiche generalmente più grandi (*Verband Fernwärme Schweiz*).

Oltre ai partecipanti menzionati nelle osservazioni relative all'allegato 3 e all'allegato 16, anche *Cemsuisse* è favorevole a tenere conto delle NET nella normativa (per loro Carbon Capture and

Storage/Use). *economiesuisse* vorrebbe che le NET venissero considerate sia nel SSQE che nell'obbligo di compensazione.

2.4.2 Scambio di quote di emissioni

Cemsuisse esprime parere critico sulla stabilizzazione e la formazione di riserve (di diritti di emissione), sottolineando che non si dovrebbe in nessun caso arrivare a un controllo politico del prezzo. *Molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera* e il *PS* dubitano che il sistema di scambio di quote di emissione possa offrire incentivi adeguati per la decarbonizzazione.

Il *Cantone del Vallese* chiede che i diritti di emissioni non utilizzati nel periodo 2013–2020 non possano essere trasferiti illimitatamente, ma al massimo nell'arco di tre anni dopo il periodo trascorso. Per contro il *Cantone del Vallese* continua a essere favorevole al collegamento tra il sistema di scambio di quote di emissione svizzero e quello dell'UE, parere che viene condiviso dal *Cantone di Friburgo*, anch'esso espressamente a favore dell'impegno di partecipazione al SSQE. Questo Cantone approva inoltre il percorso di riduzione del cap per i gestori degli impianti e della definizione di un cap per la navigazione aerea. Il *Cantone di Appenzello Esterno* è favorevole agli adeguamenti apportati al sistema di scambio di quote di emissione, in quanto genererebbero maggiori incentivi alle riduzioni delle emissioni. Il *Cantone di Nidvaldo* definisce positivo per l'economia il collegamento del sistema di scambio di quote di emissione, accolto favorevolmente anche da *Gastrosuisse*. *Ökostrom Schweiz* ritiene necessario mantenere il sistema di scambio di quote di emissione collegato all'UE, mentre il *Cantone del Vallese* è del parere che nell'attribuzione dei diritti di emissione a titolo gratuito svolga un ruolo importante lo stato della tecnica.

Travail Suisse preferirebbe una tassa sul CO₂ rispetto al SSQE. Per motivi pragmatici si esprimono tuttavia a favore del mantenimento del SSQE collegato all'UE e delle conseguenti modifiche, come pure delle misure contro il *carbone leakage*. Anche il *Cantone di Vaud* accoglie le modifiche relative all'allineamento tra i due SSQE. *Cemsuisse* considera particolarmente importante avere le medesime condizioni di concorrenza ed è quindi decisamente a favore dell'equivalenza dei sistemi in Svizzera e nell'UE. Anche *economiesuisse* è a favore dell'equivalenza in relazione al sistema di scambio di quote di emissione.

Scienceindustries e *diverse aziende* chiedono la possibilità di trasferire i diritti di emissione del periodo in corso a tutto il periodo 2021–2030. *Cemsuisse* approva il trasferimento a periodi futuri.

IGEB e Ziegelindustrie Schweiz si chiedono cosa succederebbe se un'azienda fosse toccata dalla sospensione della possibilità di usufruire del teleriscaldamento. Secondo il loro parere tale azienda dovrebbe acquistare ulteriori diritti di emissione (in caso di sostituzione con olio da riscaldamento o metano), con il rischio di mettere a repentaglio le sedi di produzione. Per questo motivo chiedono che se ne tenga conto nell'attribuzione dei diritti di emissione a titolo gratuito. *Ziegelindustrie Schweiz* ribadisce in generale l'importanza dell'attribuzione a titolo gratuito per via della concorrenza internazionale.

I *Medici per l'ambiente* sono critici verso la possibilità di computare le «presunte» quote biogene nel sistema di scambio di quote di emissione, proprio perché l'industria del cemento ne trarrebbe vantaggi ingiustificati.

2.4.3 Impegno di riduzione delle emissioni

L'*Unione svizzera produttori di verdure* è a favore della revisione parziale degli impegni di riduzione delle emissioni e considera importante la possibilità di soluzioni di gruppo per le piccole serre.

2.4.4 Obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti

Diversi partecipanti sono in linea di principio a favore dell'obbligo di compensazione, in quanto sfrutterebbe l'energia da legno in concorrenza con le energie fossili (*Energia legno Svizzera, IG Holzenergie Nordwestschweiz, diverse aziende*).

Diverse aziende sottolineano l'importanza delle reti di teleriscaldamento per la politica energetica e climatica. *Infrawatt* ritiene che la revisione dell'ordinanza sia rilevante, in particolare nell'ottica di mantenere la promozione delle reti di teleriscaldamento da parte di KliK. *Ökostrom Schweiz* approva esplicitamente il mantenimento dell'obbligo di compensazione.

Diversi partecipanti auspicano che nell'ordinanza venga inserita una norma che consenta il trasferimento al 2021 di certificati inutilizzati (*KliK, Avenergy, economiesuisse, scienceindustries, Swissmem, UPSA, routesuisse, Energia legno Svizzera, Carbur, IG Holzenergie Nordwestschweiz, AEnEC, IGEB, Ziegelindustrie Schweiz, IG DHS, Eco Swiss, Gruppe Grosser Stromkunden, PLR, diverse aziende*).

First Climate rifiuta la pubblicazione delle bozze di progetto e delle osservazioni della segreteria Compensazione, poiché le bozze di progetto sarebbero proprietà intellettuale. In aggiunta a ulteriori indicazioni relative alle NET, *First Climate* fa notare che le domande di certificati relativi alle NET devono già essere elaborate prima che il computo sia legalmente possibile.

Il *Cantone di Vaud* sarebbe a favore della pubblicazione delle bozze di progetto e delle osservazioni della segreteria Compensazione.

2.4.5 Prescrizioni in materia di emissioni di CO₂ applicabili ai veicoli nuovi

La *FRC* è generalmente critica verso un sistema basato su valori medi.

Il *VFAS* spiega che le proposte di modifica avanzate sono basate sui principi basilari, sanciti anche nella Costituzione, della garanzia della proprietà e della libertà economica, oltre che sul divieto di limitazione della concorrenza. Sottolinea inoltre l'importanza di avere condizioni competitive equivalenti a quelle esistenti nell'UE, in particolare in riferimento ai Paesi confinanti con la Svizzera. È altresì del parere che gli interessi della protezione ambientale sarebbero meglio tutelati se le autorità collaborassero con l'economia anziché puntare sulla repressione.

economiesuisse è del parere che le prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi non devono ostacolare il commercio, come invece si teme. Inoltre, l'esecuzione delle prescrizioni in materia di emissioni non deve essere gestita in modo diverso rispetto all'UE perché, in generale a questo proposito, non si dovrebbero apportare adeguamenti tali da creare una discrepanza con gli altri Paesi europei.

Il *PLR* è favorevole agli adeguamenti previsti per le prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi, incluso l'allineamento all'UE, tenendo conto delle condizioni presenti in Svizzera. Per questo motivo è importante definire un obiettivo uniforme per tutto il settore. Il *TCS* è d'accordo con le modifiche risultanti dal passaggio agli obiettivi WLTP.

auto-schweiz comunica di non poter accettare l'allineamento temporale con l'UE previsto, nell'ambito della revisione totale, in relazione alle modalità di introduzione degli obiettivi CO₂ ridotti per le autovetture.

economiesuisse fa notare che l'emergenza coronavirus complica l'adempimento delle prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi, dal momento che i veicoli a basse emissioni necessari per adempiere tali norme sarebbero disponibili in misura insufficiente (altri partecipanti hanno espresso pareri simili nel numero 2.3). L'applicazione delle conseguenti sanzioni per gli importatori è considerata negativa, dal momento che loro non ne avrebbero colpa e l'evoluzione della situazione all'estero comporterebbero il mancato adempimento. Di questi aspetti si dovrebbe tenere conto nella determinazione delle sanzioni. *TCS, auto-schweiz, routesuisse* e *UDC* condividono l'idea che, a causa dell'emergenza coronavirus, l'adempimento delle prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi si fa più difficile. L'*UDC* sottolinea che ciò comporta conseguenze a livello sia di legge che di ordinanza. *Molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera* non condividono invece l'idea che l'emergenza coronavirus complicherebbe l'adempimento delle norme sulle emissioni per i veicoli nuovi e chiedono pertanto che tali prescrizioni non siano alleggiate. Il *Cantone di Sciaffusa* si oppone a una richiesta di rinunciare

nel 2020 e nel 2021 alle norme sulle emissioni per i veicoli nuovi. Il Cantone ha espresso lo stesso parere in merito agli altri strumenti di politica climatica, qualora dovessero emergere richieste in tal senso.

Esattamente come l'ACS anche il VFAS ritiene che l'attuazione delle prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi in Svizzera sia più severa rispetto all'UE, in particolare rispetto ai Paesi confinanti, perché in alcuni Stati membri dell'UE la domanda di veicoli più piccoli è maggiore, con conseguente impatto sui valori medi. Bisogna inoltre tenere conto del maggior potere d'acquisto in Svizzera e delle particolari caratteristiche topografiche. Considerati questi aspetti, l'ordinanza dovrebbe essere formulata in modo da consentire un «equal level of ambition» rispetto all'UE, obiettivo che secondo entrambe associazioni potrebbe essere raggiunto adottando modalità di introduzione specifiche. Qualora venissero applicate sanzioni eccessive in Svizzera, le conseguenze sarebbero molto negative sull'intera economia. Anche *auto-schweiz* deplora il fatto che la Svizzera abbia adottato esigenze più severe rispetto al resto d'Europa.

Diversi partecipanti hanno espresso pareri in merito all'articolo 27, per il quale non erano previste modifiche nell'avamprogetto. Si contesta in primo luogo il fatto che, negli anni 2021 e 2022, per il calcolo delle emissioni di CO₂ di un parco veicoli nuovi non deve essere considerato l'intero parco (il cosiddetto phasing-in) e, secondariamente, che in questi anni i veicoli con emissioni inferiori a 50 grammi di CO₂/km possono essere computati con un fattore maggiore di 1 (supercrediti). Queste due norme semplificano l'adempimento delle prescrizioni in materia di emissioni applicabili ai veicoli nuovi. *Molti membri dell'Alleanza climatica Svizzera e swisscleantech* auspicerebbero che, a partire dal 2021, si potesse fine sia al phasing-in che ai supercrediti, facendo notare che i veicoli elettrici già beneficiano della mancata imputazione delle emissioni di CO₂ generate dalla produzione di elettricità. *swisscleantech* relativizza inoltre l'importanza degli importi delle sanzioni che gli importatori e i raggruppamenti di emissioni si trovano a pagare, molti dei quali non dovrebbero pagare assolutamente nulla e altri, secondo *swisscleantech*, dovrebbero versare solo importi proporzionalmente ridotti. La CCA, l'Unione delle città svizzere e i Cantoni di Zurigo, dei Grigioni, di Basilea-Città, Basilea-Campagna, Appenzello Interno, Appenzello Esterno e Glarona ritengono che nel 2022 si debba considerare il parco completo. Per quanto concerne i supercrediti, sono favorevoli ad applicare il fattore 1,5 (anziché 1,67) nell'anno di riferimento 2021 e 1 (anziché 1,33) nell'anno di riferimento 2022. Il Cantone di Lucerna, il PS e i VERDI desiderano che già nell'anno di riferimento 2021 sia considerato l'intero parco veicoli e che per i supercrediti il fattore venga ridotto a 1. Il PVL chiede la cancellazione dell'articolo 27 capoverso 2 e 3, il che comporterebbe l'abolizione del phasing-in e dei supercrediti. Anche il Cantone di Vaud critica sia il phasing-in che i supercrediti. Il Cantone di Ginevra fa notare che gli obiettivi di riduzione delle emissioni nei trasporti potrebbero piuttosto essere raggiunti aumentando la quota dei veicoli di cui tenere conto e propone, a titolo di esempio, il 95 per cento per il 2021 e il 100 per cento per il 2022. Il PEV è in generale del parere che nelle prescrizioni in materia di emissioni per i veicoli nuovi siano presenti troppe lacune ed eccezioni. *Ökostrom Schweiz* osserva che, a suo parere, la revisione dell'ordinanza non dovrebbe portare a un indebolimento delle prescrizioni in materia di emissioni per i veicoli nuovi. Tuttavia, *Ökostrom Schweiz* ammette la necessità di una nuova regolamentazione dell'obiettivo per i veicoli nuovi.

Il VFAS chiede invece che negli anni 2021 e 2022 sia considerato solo l'85 per cento del parco veicoli, in primo luogo per via delle condizioni generali che sarebbero diverse da quelle dell'UE. Tra le differenze annovera le misure di promozione statali per i veicoli a basse emissioni, secondo l'associazione per lo più assenti in Svizzera, e le prescrizioni in materia di emissioni dei veicoli nuovi che, sempre secondo il VFAS, sarebbero di fatto più stringenti rispetto ai Paesi limitrofi. Con questi argomenti chiede inoltre di lasciare a 2 il fattore per i supercrediti negli anni 2021–2025. Si dovrebbe inoltre abrogare la limitazione alla computabilità dei supercrediti perché, così facendo, si creerebbe secondo il VFAS un incentivo per gli importatori, che si orienterebbero maggiormente verso i veicoli più rispettosi dell'ambiente. *Diverse aziende, i Giovani UDC, l'ATVSL e due associazioni straniere (EAIVT, Bundesverband freier Kfz.-Importeure)* condividono queste richieste relative ai supercrediti. Il TCS è invece in generale favorevole ai supercrediti per i veicoli elettrici.

Secondo *auto-Schweiz* è bene che l'articolo 27 non venga modificato. L'introduzione di modifiche a breve termine relative al phasing-in per il 2021 andrebbero a toccare le pianificazioni di costruttori e

importatori orientate nel lungo termine e comporterebbero sanzioni che, in particolare nell'emergenza coronavirus, metterebbero a rischio posti di lavoro. *Auto-Schweiz e routesuisse* accolgono invece favorevolmente il fatto che, con la revisione parziale, si possano definire le prescrizioni in materia di emissioni per i veicoli nuovi e l'introduzione del WLTP in tempo per il 2021. Il TCS approva il fatto che si tenga conto delle innovazioni ecocompatibili.

La CCA, l'Unione delle città svizzere e i Cantoni di Zurigo, Basilea-Città, dei Grigioni, Basilea-Campagna e Glarona ricordano che nell'allegato 5 devono essere fissati gli importi delle sanzioni per il 2021. Secondo la CCA e i Cantoni di Zurigo, dei Grigioni e di Glarona sarebbe opportuno introdurre adeguamenti degli importi delle sanzioni (secondo l'art. 29 e l'all. 5) considerate le differenze fra il potere d'acquisto in Svizzera e nell'UE.

Diverse aziende, il VFAS, i Giovani UDC, 2route Svizzera, ATVSL e due associazioni straniere (Bundesverband freier Kfz.-Importeure, EAIVT) si lamentano del fatto che per il certificato tipo dell'auto X devono essere inviati all'USTRA diversi documenti in formato cartaceo. Vision Konsum esprime lo stesso parere, facendo notare che ciò comporta costi aggiuntivi per i consumatori e una distorsione del mercato, dal momento che questo onere aggiuntivo non sarebbe previsto per i veicoli di costruttori europei.

Il VFAS è del parere che, in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi, si dovrebbe riservare agli importatori la possibilità di trasferire questi «crediti» ai periodi successivi. Si eliminerebbe in tal modo l'incentivo a importare veicoli a emissioni elevate prima di fine periodo al fine di utilizzare il «credito». Questa possibilità di trasferimento è condivisa anche da diverse aziende, Giovani UDC, ATVSL e due associazioni straniere (Bundesverband freier Kfz.-Importeure, EAIVT). Il VFAS chiede inoltre di potenziare la possibilità di negoziare i valori di emissione dei veicoli nuovi. Sempre il VFAS chiede altresì che non ci siano ulteriori pubblicazioni sul raggiungimento degli obiettivi secondo l'articolo 36. L'associazione ritiene le disposizioni penali conformemente all'articolo 16 dell'ordinanza sull'efficienza energetica (OEEne) eccessivamente elevate, almeno in parte.

Il PVL giudica l'etichetta energetica uno strumento fuorviante ed è quindi favorevole all'indicazione dei valori obiettivo su di essa. Anche il TCS approva la rappresentazione dei valori sull'etichetta energetica. Il VFAS esprime critiche di fondo all'etichetta energetica, in quanto comporterebbe un onere eccessivo a fronte di un beneficio esiguo. *auto-schweiz* è dello stesso parere. L'Associazione Svizzera dell'Industria del Gas chiede che, invece del valore assoluto (in considerazione delle quote biogene presenti nel gas), l'informazione principale riportata sull'etichetta energetica sia il dato sulle emissioni di CO₂ con impatto climatico.

2.4.6 Introduzione del sistema CORE per l'attuazione degli strumenti di politica climatica

Diversi partecipanti hanno espresso parere positivo sull'introduzione del sistema CORE per l'attuazione degli strumenti di politica climatica (*act, First Climate, IG DHS, UPSA, SIA, Verband Fernwärme Schweiz, Infracore, un'azienda, Cantoni LU, AG, FR, TG, SH*). Alcuni di essi e diversi altri hanno segnalato presentando osservazioni concrete in merito al sistema CORE (*act, First Climate, SIA, Associazione Svizzera dell'Industria del Gas, Cantoni BS, BL, LU, TG, SH*), mettendo in luce, oltre ad altri, anche aspetti quali la protezione dei dati, la tutela dei segreti aziendali, l'accesso ai dati e questioni di applicazione pratica.

2.5 Note sull'attuazione

Diversi Cantoni esprimono domande, osservazioni o dubbi sul significato concreto dell'attuazione dell'articolo 2 (in riferimento alla compensazione del peso aggiuntivo nei sistemi di propulsione a emissioni zero) (*Cantoni SG, TG, AI, AR, TI, VD*). I Cantoni Appenzello Interno e Appenzello Esterno chiedono pertanto di procrastinare al 2022 l'attuazione dell'articolo 2 lettera a^{bis}.

Il Cantone di San Gallo auspica che agli uffici della circolazione sia concesso tempo sufficiente per attuare la nuova normativa.

Secondo *act*, per il rimborso della tassa sul CO₂ e la prova delle emissioni si dovrebbe riportare in fattura anche un'indicazione dell'origine dei biocombustibili.

L'*AEnEC* fa notare che l'onere amministrativo e organizzativo necessario nel proprio ambito in seguito alle modifiche dell'ordinanza non è eccessivo. *Swissmem* conferma che le modifiche previste per il sistema delle convenzioni sugli obiettivi nelle aziende e per *AEnEC* e *act* comporterebbero un onere amministrativo supplementare comunque sostenibile.

Le osservazioni relative all'attuazione degli articoli 17, 97 e 146g sono riportate al punto 2.3 in riferimento agli articoli corrispondenti.

Allegato: Elenco dei partecipanti alle consultazioni

Categoria	Italiano	Abbreviazione	
Cantoni	Zürigo	ZH	
	Berna	BE	
	Lucerna	LU	
	Uri	UR	
	Svitto	SZ	
	Obvaldo	OW	
	Nidvaldo	NW	
	Glarona	GL	
	Zugo	ZG	
	Friburgo	FR	
	Basilea-Città	BS	
	Basilea-Campagna	BL	
	Schaffhausen	SH	
	Appenzello esterno	AR	
	Appenzello interno	AI	
	San Gallo	SG	
	Grigioni	GR	
	Argovia	AG	
	Turgovia	TG	
	Ticino	TI	
	Vaud	VD	
	Vallese	VS	
	Neuchâtel	NE	
	Ginevra	GE	
	Giura	JU	
Associazioni mantello di Comuni, città e regioni di montagna	Associazione dei Comuni svizzeri		
	Unione delle città svizzere		
Partici politici	Partito Popolare Democratico	PPD	
	Partito Evangelico svizzero	PEV	
	Partito Liberale Radicale	PLR	
	Partito Ecologista Svizzero	VERDI	
	Grünliberale Partei Schweiz	GLP	
	Giovani UDC		
	Unione Democratica di Centro	UDC	
	Partito socialista svizzero	SP	
Associazioni mantello dell'economia	Unione svizzera degli imprenditori		
	Unione svizzera dei contadini	USC	
	Unione svizzera delle arti e dei mestieri	USAM	
	Travail Suisse		

	Federazione delle imprese svizzere	Economiesuisse	
Altri partecipanti invitati alla consultazione	Medici per l'ambiente		
	Unione professionale svizzera dell'automobile	UPSA	
	Avenergy Suisse	Avenergy	
	Biofuels Schweiz		
	Agenzia Cleantech Svizzera	Act	
	Commissione federale dell'energia elettrica	EICom	
	Agenzia dell'energia per l'economia	AEnEC	
	Fachverband landwirtschaftliches Biogas	Ökostrom Schweiz	
	Fédération romande des consommateurs	FRC	
	Greenpeace Svizzera	Greenpeace	
	Associazione dei proprietari fondiari	HEV	
	IG Detailhandel Schweiz	IG Detailhandel	
	Infrawatt		
	Interessengemeinschaft energieintensiver Branchen	IGEB	
	Conferenza delle casse cantonali di compensazione		
	Conferenza dei capi dei servizi per la protezione dell'ambiente della Svizzera	CCA	
	Conferenza dei direttori cantonali dell'energia	EnDK	
	Fondazione svizzera per l'energia	SES	
	Organizzazione svizzera di scorte obbligatorie di prodotti petroliferi.	Carbura	
	Società svizzera degli ingegneri e degli architetti	SIA	
	Associazione svizzera dei trasportatori stradali	ASTAG	
	Scienceindustries	Scienceindustries	
	Fondazione svizzera per la protezione dei consumatori	SKS	
	Fondazione per la protezione del clima e la compensazione di CO ₂	KliK	

	Fondazione per la pratica della protezione dell'ambiente	Pusch	
	Swiss International Airports Association	SIAA	
	Swisscleantech		
	Swissmem		
	Touring-Club Svizzera	TCS	
	Associazione svizzera imprenditori giardinieri	Jardinsuisse	
	Associazione dell'industria svizzera del cemento	Cemsuisse	
	Associazione svizzera dell'industria del gas	ASIG	
	Verband des Strassenverkehrs FRS	Strasseschweiz	
	Associazione svizzera del teleriscaldamento	VFS	
	Associazione svizzera dei commercianti di veicoli indipendenti	VFAS	
	Unione svizzera dei produttori di verdura	USPV	
	Associazione svizzera degli importatori di automobile	Auto-Suisse	
	Associazione Trasporti e ambiente	ATA	
	WWF Svizzera	WWF	
	Industria svizzera dei laterizi		
Altri partecipanti alla consultazione	2ruote Svizzera		
	Agro Energie Schwyz AG		
	Alliance Sud		
	Iniziativa delle Alpi		
	Association Climat Genève		
	Auto Discount Uster AG		
	Auto Friberg AG		
	Auto Höngg Belfanti AG		
	Auto Kunz AG		
	Auto Steiner AG		
	Auto Tuning & Design Verband Schweiz/Liechtenstein	ATVSL	
	Auto Vonk Sagl		
	Autohaus Schiess AG		
	Auto-Vetterli AG		
	Autowelt Schweiz AG		
	Autozulassung.ch GmbH		

	Azienda cantonale dei rifiuti		
	BASF Schweiz AG		
	Beyondmotors GmbH		
	Bildungszentrum Bau- biologie für gesundes und nachhaltiges Bauen		
	Brot für alle		
	Campax		
	Car Trade 24 GmbH		
	Centre Patronale		
	Christen Energie AG		
	CIMO Compagnie in- dustrielle de Monthey SA		
	Dähler Sportwagen Im- port		
	Daloro Trading GmbH (meinjahreswagen.ch)		
	Eco Swiss		
	Energie Rheintal AG		
	Eric Senn Chur AG		
	Federazione svizzera delle donne protestanti	EFS	
	Sacrificio quaresimale		
	First Climate (Switzer- land) AG	First Climate	
	Garage Asscar GmbH		
	Garage Cudazzo GmbH		
	Garage Gerbsch GmbH		
	Garage R. Saner AG		
	Gastrosuisse		
	Comune di Lignières		
	Genossenschaft Hol- zenergiezentrum Tog- genburg		
	Gesellschaft für bedrohte Völker		
	Getec Park Swiss AG		
	Global Car Trading AG		
	Nonni per il clima		
	Gruppe Grosser Stromkunden	GGS	
	Helvetas		
	Energia legno Svizzera		
	Holzkraftwerk Basel AG		
	Hotel Saratz		
	Huntsman Advanced Materials (Switzerland) AG		
	IG Holzenergie Nordweistschweiz		

	J. Windlin AG		
	Associazione dei piccoli contadini		
	Korporation Baar-Dorf		
	Korporation Kägiswil		
	Cooperativa Migros		
	Amici della natura Svizzera		
	Noé 21		
	NRG A AG		
	Number One Car Rental AG		
	O. Engel GmbH		
	Oeku Kirche und Umwelt		
	OeME-Kommission Evangelisch-reformierte Gesamtkirchgemeinde Bern		
	Paul Aecherli AG		
	Physicians for Social Responsibility/International Physicians for the Prevention of Nuclear War Switzerland	PSR/INPPNW	
	Pro Natura		
	Protect our Winters		
	Raurica Wald AG		
	Replace Car GmbH		
	Società forestale svizzera	SFV	
	Scierie des Eplatures SA		
	Solarspar		
	Syngenta Crop Protection AG	Syngenta	
	Teris SA		
	Touring Garage AG		
	Umverkehr		
	Veolia Industry Building – Switzerland AG		
	Associazione svizzera per la protezione del clima		
	Vetterli Schnittblumen AG		
	Vision Konsum		
	Wärmeverbund Amden AG		
	Wärmeverbund Kestenhholz		
	Wärmeverbund Waldkirch		
	Züri Garage AG		
Associazioni estere	Bundesverband freier KfZ.-Importeure		

	European Association of Independent Vehicle Traders	EAIVT	
--	---	-------	--